This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

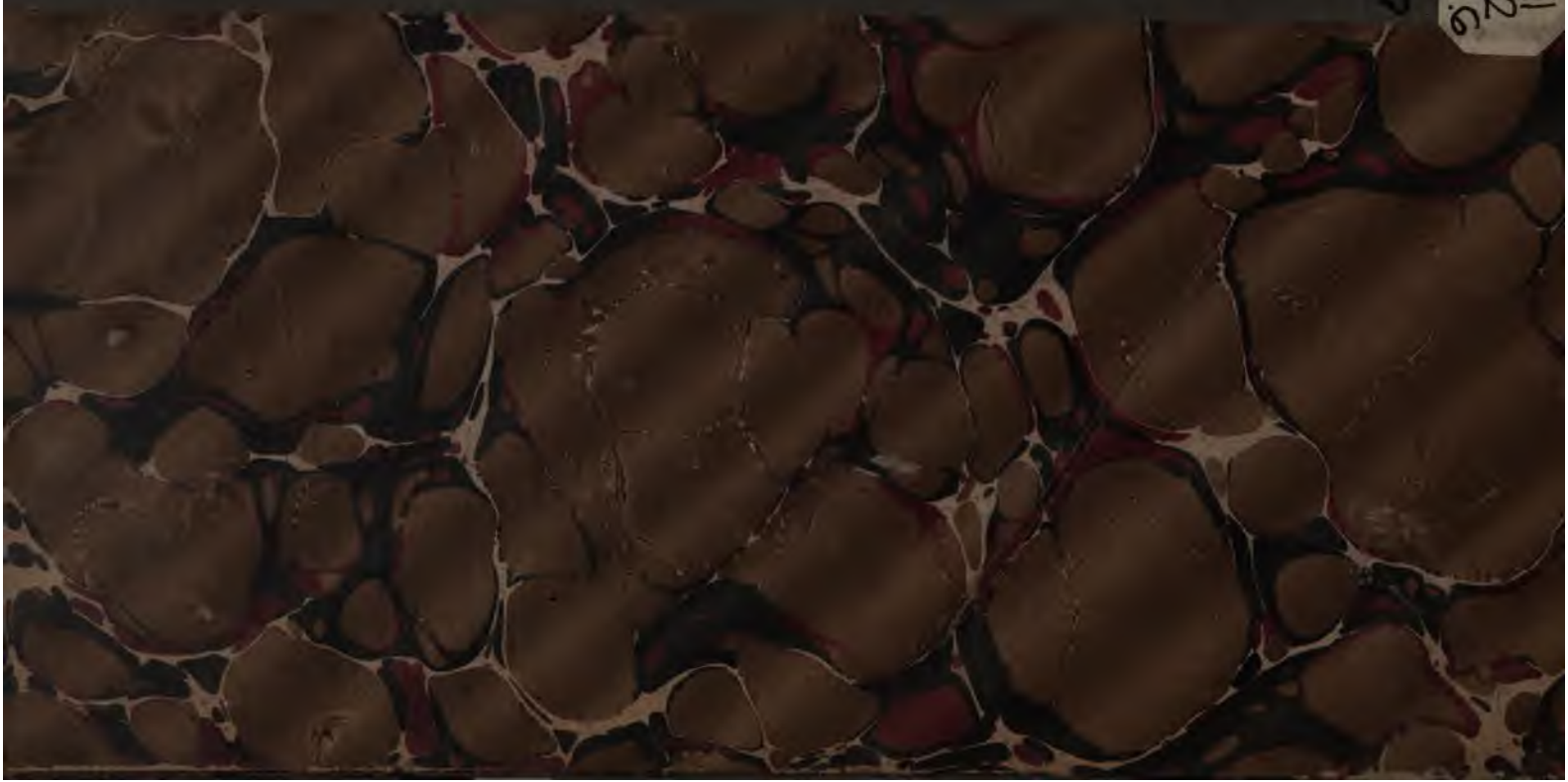
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

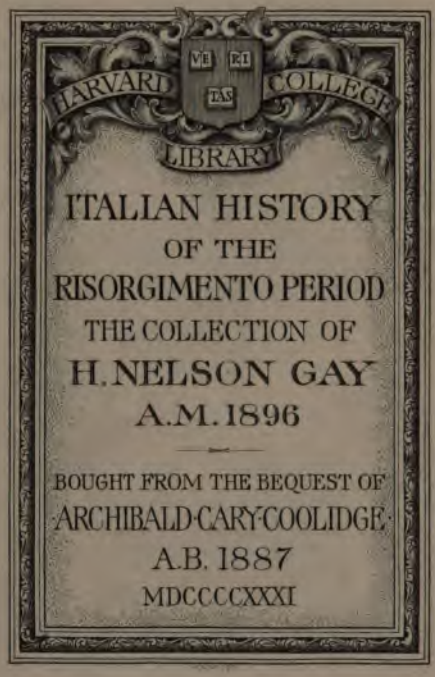
En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Juge - Mémoire sur l'annexion de Nice à la France

Ital
G32
G84.6



Ital G32.G84.G



Nizza 2 ary

MÉMOIRE

SUR

L'ANNEXION DU COMTÉ DE NICE

A LA FRANCE

PAR

V^OR JUGE

Ingénieur des Mines.

NICE,

IMPRIMERIE CANIS FRÈRES, DESCENTE DE LA CASERNE, I.

1860

MÉMOIRE

SUR

L'ANNEXION DU COMTÉ DE NICE

A LA FRANCE

PAR

VOR JUGE

Ingénieur des Mines.

NICE,

IMPRIMERIE CANIS FRÈRES, DESCENTE DE LA CASERNE, I.

1860

M. [illegible] à Versailles.

Hommage de l'auteur.

V^te Hugo

MÉMOIRE

SUR

L'ANNEXION DU COMTÉ DE NICE

A LA FRANCE

PAR

VOR JUGE

Ingénieur des Mines.

NICE,

IMPRIMERIE CANIS FRÈRES, DESCENTE DE LA CASERNE, 1.

1860

Ital 632.684.6

HARVARD COLLEGE LIBRARY
H. NELSON GAY
RISORGIMENTO COLLECTION
COOLIDGE FUND
1931

AVANT-PROPOS

Ce Mémoire a pour but d'exposer, aussi simplement que possible, les principaux avantages qui rattachent le Comté de Nice à la France. Les raisons qui militent en faveur de cette annexion ne s'appuient seulement pas sur des intérêts matériels, mais aussi sur des intérêts politiques. D'ailleurs, les questions d'intérêt matériel ont une liaison si directe avec les questions morales proprement dites, qu'il est généralement reconnu que le travail et le bien-être sont une des principales bases de la moralité d'un peuple. L'exemple de l'Angleterre suffit pour le démontrer.

La plupart des renseignements relatifs à l'agriculture, à l'industrie, au commerce et à la marine ont été puisés chez des personnes pratiques et parfaitement au courant de ces questions spéciales.

Comme, depuis plus de douze ans, je me suis occupé de parcourir mon pays et d'en étudier les diverses conditions, ainsi que les améliorations dont il est susceptible, je crois devoir, dans l'intérêt général, publier un résumé de mes notes, en ce moment surtout où le Comté de Nice va être appelé à devenir français. Si j'en ai le loisir, je publierai

prochainement la *Statistique* de notre nouveau département, afin de mieux le faire connaître.

En attendant, tout ce que je désire c'est que ce petit travail puisse être utile à mes concitoyens. Pour ma part, j'ai l'intime conviction que le bonheur de mon pays dépend de sa réunion à la France.

Nice, le 3 Avril 1860.

V^or^ JUGE.

(N.B.) Le présent mémoire devait être accompagné d'une carte du Comté de Nice, indiquant d'une manière détaillée les chaînes de montagnes et les limites naturelles entre la France et l'Italie. Cette carte, envoyée, il y a deux mois, à *l'Illustration* de Paris, avec un article sur la frontière des Alpes Maritimes, non seulement n'a point paru dans ce journal, mais elle ne m'a pas encore été rendue ; aux réclamations qui ont été faites il a été répondu qu'on ne l'avait point retrouvée et qu'elle était peut-être égarée.

MÉMOIRE

SUR

L'ANNEXION DU COMTÉ DE NICE

A LA FRANCE

§ I.

Aperçu Historique.

Le cadre restreint de ce Mémoire ne comporte point une étude historique. Cependant, si nous devons en dire quelques mots, nous nous bornerons à citer le passage suivant, extrait d'un mémoire présenté en 1858 au gouvernement par le comte Spitalier de Cessole, président du sénat de Nice. Ce mémoire remarquable a pour titre : *Réflexions sur le Port-franc de Nice.*

« Les documents les plus anciens qu'on ait sur l'histoire de Nice dépeignent cette contrée comme un pays boisé, occupé d'abord par une colonie de Marseillais qui, 300 ans avant Jésus-Christ, y construisirent un château pour la défendre contre les incursions des Liguriens. De là son nom de *Nicœa Massiliensium* (Nice de Marseille) à laquelle elle resta soumise jusqu'à la conquête des Romains. Elle fit alors partie de la province des Alpes Maritimes dont Cimiez était le siége principal, et successivement de la Gaule Narbonnaise et de la Provence jusqu'en 1388, époque après laquelle son évêque n'en resta pas moins suffragant de l'archevêque d'Embrun, et puis de celui d'Aix jusqu'en 1814.

« Ainsi, à dater de sa fondation, Nice a été pendant 1688 ans

assujétie à la domination de Marseille et des Comtes de Provence, ou a fait partie d'une province romaine, ou a été annexée à la Gaule, au nombre des églises de laquelle elle a été comptée pendant près de 1800 ans. »

A la suite de ce court exposé historique, il ne sera pas hors de propos de rappeler le décret rendu par la République Française, il y a 68 ans, sur la réunion du Comté de Nice à la France.

CONVENTION NATIONALE

Séance du 31 Janvier 1793.

La Convention Nationale déclare, au nom du Peuple Français, qu'elle accepte le vœu librement émis par le Peuple souverain du ci-devant Comté de Nice, dans les assemblées primaires;

Décrète, en conséquence, que le ci-devant Comté de Nice fait partie intégrante de la République Française;

Ordonne que le Pouvoir exécutif prendra sur le champ les mesures nécessaires pour faire transporter les bureaux de douane aux points limitrophes du territoire étranger;

Charge son Comité de Division de lui faire incessamment un rapport sur le mode d'organisation générale du ci-devant Comté de Nice.

§ II

Notice Géographique.

Le Comté de Nice est séparé de l'Italie, au Nord et à l'Est, par la chaîne des Alpes Maritimes. Il confine au Sud avec la mer, et à l'Ouest avec les Départements du Var et des Basses-Alpes. Cependant l'arrondissement de Nice, outre le Comté proprement dit, comprend dans le ressort de son administration une grande partie de la vallée ligurienne de la Roya, ainsi que les deux communes de Menton et de Roquebrune détachées de la Principauté de Monaco en 1848.

L'arrondissement de Nice, tel qu'il est actuellement, occupe une étendue de 3,074 kilomètres carrés : il compte 89 Communes formant 15 Mandements ou Cantons. Sa population, d'après le dernier recensement du 31 décembre 1857, est de 125,711 habitants.

Le relief du pays, à l'exception de quelques petites plaines longeant le bord des rivières et de quelques plateaux situés sur le sommet des montagnes, est généralement très accidenté. Il comprend dans son ensemble six vallées principales sillonnées par des cours d'eau plus ou moins importants, tels que : le Var, la Tinée, la Vésubie, l'Esteron, le Paillon et la Roya. Cette dernière vallée, située au-delà des Alpes Maritimes, est beaucoup plus ligurienne que provençale.

Le littoral de l'arrondissement de Nice, depuis l'embouchure du Var jusqu'au vallon de *Garavan*, à l'Est de Menton, occupe en ligne droite une étendue de 30 kilomètres, mais il forme un développement de 50 kilomètres de côtes, en tenant compte de ses diverses sinuosités. Cette différence considérable entre les deux mesures est due aux saillies très prononcées des promontoires de Montboron, de la presqu'île de St-Hospice et du Cap Martin. Sur cet espace se trouvent échelonnés les ports de Nice, de Villefranche, de St-Jean et de Monaco.

Ces deux derniers sont deux petits ports de relâche pour les bâtiments qui font le cabotage et pour les bâteaux pêcheurs. Celui de Nice est un port de commerce ayant une surface d'eau de 4 hectares 67 ares, une profondeur moyenne de 5 mètres et un développement de 500 mètres de quais. Il peut recevoir des navires à voiles d'une portée de 250 à 300 tonneaux, et des bateaux à vapeur de 350 à 400 tonneaux. Nous nous occuperons des conditions commerciales du port de Nice à l'article de la marine marchande,

et de l'importance du port de Villefranche à l'article de la marine militaire.

§ III.

Frontière Actuelle.

Avant de décrire la frontière des Alpes Maritimes, dont la chaîne forme la seule et véritable limite naturelle entre la France et l'Italie, nous croyons devoir faire connaître le tracé de la frontière politique qui sépare actuellement le Comté de Nice des Départements du Var et des Basses-Alpes.

Cette dernière ligne n'est aucunement régulière, puisqu'elle présente, sous le rapport géographique, de nombreuses solutions de continuité, et se compose d'une série de divisions différentes, telle que : rivières, vallons, ravins, chaînons de montagnes et alignements de bornes numérotées. Elle ne doit donc être considérée que comme une frontière politique, purement conventionnelle.

Cette délimitation comprend les treize subdivisions suivantes :

1° Le Var, depuis la mer jusqu'à l'embouchure de l'Esteron. — 2° L'Esteron, depuis son confluent avec le Var jusqu'au vallon de Riolan. — 3° Le vallon de Riolan. — 4° Le ravin de St-Pierre. — 5° Les bornes du col de Rigaudon. — 6° Le ravin de Valcros. — 7° Le Var, entre le ravin de Valcros (rive droite) et celui de Parcate (rive gauche). — 8° Le ravin de Parcate. — 9° Les bornes de St-Léger. — 10° Le ravin de St-Léger. — 11° La traversée du Var. — 12° Les bornes de Daluis. — 13° Le chaînon des Basses-Alpes.

Le développement de cette ligne est d'environ 114 kilomètres. Un coup d'œil jeté sur une carte du Comté de Nice suffira pour faire voir l'irrégularité et les inconvénients d'une frontière qui n'a aucun caractère naturel ni stratégique.

D'après le tableau ci-dessus, le Var est donc considéré, fort mal à propos, comme séparant la France des États-Sardes; car, sous le point de vue international, son parcours se divise en trois parties bien distinctes, savoir :

Appartenant aux États-Sardes,	kilomètres	70
Appartenant à la France, . .	»	14
Servant de frontière . . .	»	22
Longueur du cours du Var.	»	106

Relativement à son importance hydrographique, le Var, improprement désigné par quelques géographes anciens et modernes sous le nom de fleuve, n'est qu'une rivière torrentielle, nullement navigable et à peine flottable pour les radeaux légers. Ce petit cours d'eau peut être facilement passé à gué en toute saison, sauf au moment des grandes crues. Ainsi tout le monde sait que les contrebandiers ont l'habitude de faire ce trajet avec une charge sur le dos.

Le Var a été jaugé avec beaucoup d'exactitude, le 2 décembre 1856, au pont de St-Laurent, situé à 2 kilomètres de distance de la mer. On a trouvé qu'il débitait, par seconde, un volume d'eau de 25 mètres cubes, représentant la masse des eaux des Alpes-Maritimes et d'une partie des Basses-Alpes. A cette époque, la rivière formait sous le pont un seul bras de 20 mètres de largeur, sur une profondeur moyenne de 74 centimètres.

Il importe de faire observer qu'à une trentaine de kilomètres en amont de son embouchure, là où le Var ne reçoit plus les affluents de la Tinée, de la Vésubie et de l'Esteron,

son volume d'eau se réduit à peu près au tiers de la quantité ci-dessus, soit à 8 ou 9 mètres cubes par seconde. En remontant le cours de la rivière, au Villars, au Puget, à Daluis, à Guillaumes, cette quantité d'eau se réduit de plus en plus ; enfin, à Entraunes, dernier village de la vallée, le Var n'est plus qu'un ruisseau sortant de la source d'*Estenc*.

D'ailleurs, même à son embouchure, le Var est loin d'avoir l'importance du Tessin qui sépare la Lombardie du Piémont, et il est de beaucoup inférieur à la Durance qui séparait autrefois la Provence du Dauphiné et du Comtat Venaissin. Il peut parfaitement servir de limite à deux départements, mais il n'est pas de taille à former une séparation sérieuse entre deux grands États.

Le Var ne saurait donc être considéré, sous aucun rapport, comme la frontière naturelle de la France et de l'Italie ; d'autant plus que derrière ce filet d'eau s'élève la chaîne des Alpes Maritimes, placée là par la nature comme une immense barrière entre les deux nations.

A l'appui de nos assertions, fondées sur la connaissance spéciale des lieux, nous citerons une opinion aussi éminente qu'irrécusable : ce sont les paroles mêmes du plus grand homme de guerre des temps modernes, de Napoléon Ier, qui a fait ses premières armes dans les montagnes du Comté de Nice. Voici quelques lignes dont la précision et la clarté trancheront la question :

« Une armée qui, venant d'Italie, passe le Var, est en-
« trée en France ; mais une armée qui, venant de France,
« a passé le Var, n'est pas en Italie ; elle n'est que sur le
« revers des Alpes Maritimes. Aussi longtemps qu'elle n'a
« pas franchi la haute crête des Alpes pour descendre en
« Italie, l'obstacle reste tout entier. »

(*Mémoires du Cte de Montholon, écrits à Ste-Hélène sous la dictée de Napoléon.*)

§ IV.

Frontière des Alpes Maritimes.

La chaîne des Alpes Maritimes forme, entre le Comté de Nice et l'Italie, une frontière nettement déterminée, puisqu'elle ne présente aucune discontinuité dans toute son étendue. Cette chaîne de montagnes est composée de deux parties presqu'égales : 1° la partie méridionale, 2° la partie septentrionale. Ces deux branches font entre elles un angle assez obtus :

1° La partie méridionale des Alpes Maritimes commence au Cap-d'Ail et par la montagne de *Tête de Chien*, à une petite distance à l'ouest de Monaco. Elle remonte du Sud au Nord jusqu'au grand massif du *Clapier* et du *Gélas*, qui est le point culminant de la chaîne, et forme un centre de soulèvement où s'opère la jonction des Alpes et des Apennins, ceux-ci vers l'Est et celles-là vers le Sud et le Nord-Ouest. Cette partie de la chaîne sépare les vallées de la Vésubie et du Paillon de la vallée ligurienne de la Roya, et trace la limite naturelle entre le Comté de Nice et la Ligurie proprement dite. Elle ne présente que deux passages praticables aux voitures, savoir : les cols de *Braus* et de la *Turbie*.

2° La partie septentrionale des Alpes Maritimes s'infléchit suivant la direction Nord-Ouest, et se trouve comprise entre le massif du *Clapier* et du *Gélas* et la montagne de l'*Enchastraye*, connue aussi sous le nom de *Bonnet des trois évêques*. C'est en ce dernier point que les Alpes Maritimes viennent se raccorder aux Basses-Alpes. Cette partie de la chaîne de nos Alpes sépare le Comté de Nice du Piémont, et ne présente que quelques passages praticables seulement aux piétons ou aux mulets, pendant la bonne saison. Les deux passages les plus fréquentés sont les cols *des Fenêtres* et de

Ste-Anne, dont le premier est élevé de 2496 mètres et le second de 2441 au dessus du niveau de la mer.

Pour aller de Nice en Piémont par la route de Tende, il faut successivement passer les cols de Braus (1006 m.), de Brouis (836 m.) et de Tende (1877 m.). C'est à cause de ce triple passage, que l'on dit ici vulgairement que Nice est séparée du Piémont par trois chaînes de montagnes.

La longueur des deux parties de la chaîne des Alpes Maritimes peut se décomposer ainsi :

Partie méridionale. . . .	kilomètres	57
Partie septentrionale . . .	»	63
Total.	»	120

Pour mieux démontrer encore l'importance de cette grande chaîne de montagnes, nous croyons devoir publier le tableau des principales élévations et dépressions des Alpes Maritimes, depuis le bord de la mer jusqu'au Département des Basses-Alpes.

CHAINE MÉRIDIONALE DES ALPES MARITIM.

Montagnes et Cols	*Hauteur*
Cap d'Ail	Niveau de la mer.
Tête de Chien	566 mètres.
Col de la Turbie (1) (route royale) .	474
Mont Agel	1173
Mont Baudon	1290
Mont Farguet	»
Col de Braus (route royale) . .	1006
Mont de la Charmette	1804
Mont de Millefourches	2173
Mont de l'Authion	2152
Col de Raus (chemin muletier) . .	2003
Mont du Capelet	2663
Mont Clapier	3070

(1) Cet endroit, à proximité duquel se trouvent les ruines du

Chaîne Septentrionale des Alpes Maritimes.		
	Mont Gélas (point culminant). .	3180 mètres.
	Col des Fenêtres (chemin muletier, ordinairement praticable en juillet, août et septembre) . . .	2496
	Col du Cavalet ou de la Cerise . .	2564
	Mont de Mercantourn	»
	Col de Frémamorte	2694
	Mont de Malhibern	»
	Mont d'Orgias.	2500
	Col de la Lombarde	2395
	Col de Ste-Anne (chemin muletier ordinairement praticable de juin en octobre)	2441
	Mont de la Guerche	2751
	Col Long	2613
	Mont Ténibres	3115
	Mont de la Blanche	2500
	Mont Pébrun	2797
	Col de Pouriac	2548
	Mont de l'Enchastraye ou Bonnet des Trois-Évêques.	2971

Tel est l'ensemble de la chaîne des Alpes Maritimes, dont l'importance, comme frontière naturelle et militaire, est infiniment au dessus de celle du Var. Tous les autres chaî-

monument d'Auguste, était considéré par les Romains eux-mêmes comme la limite entre l'Italie et les Gaules. En effet, il est désigné dans l'Itinéraire d'Antonin de la manière suivante : *Alpis summa. Huc usque Italia, abhinc Gallia.* C'est-à-dire *Sommet des Alpes. Jusqu'ici l'Italie, au delà la Gaule.* Le susdit ouvrage, qui est le plus exact et le plus complet que l'on connaisse sur cette matière, a été compilé sous le règne et par les ordres de l'empereur Antonin-le-pieux, dans le 2me siècle de l'ère chrétienne. On peut le considérer comme le cadastre de voies romaines.

nons de montagnes qui se detachent de nos Alpes ne sont que des ramifications secondaires.

D'autre part, les Alpes Maritimes forment une limite naturelle tellement prononcée, que nous croyons devoir signaler un fait digne de remarque, et qui est une nouvelle preuve des conditions de notre position géographique. Ainsi, en deçà des Alpes, la race et la langue des habitants sont entièrement provençales ou françaises, tandis qu'au delà la population est piémontaise au Nord et génoise au Midi. Cette observation démontre de plus en plus que la colonie marseillaise, dont la population du Comté de Nice est originaire, a dû s'arrêter autrefois à la barrière naturelle des Alpes Maritimes, qui séparait la Gaule de l'Italie. D'ailleurs, l'ancienne désignation de *Nice de Provence* caractérise parfaitement la nationalité de notre pays.

Toutefois, la principauté de Monaco forme un petit bassin enclavé dans un embranchement des Alpes Maritimes et pouvant fort bien partager les destinées du Comté de Nice. En effet, ce lambeau de territoire se trouve cerné au Nord et à l'Est par un chaînon de montagnes qui se détache de la chaîne méridionale des Alpes, entre le mont *Baudon* et le mont *Farguet*, et va aboutir à la mer entre Menton et Vintimille. Le point culminant de cette ramification est le *Grand-Monde*, montagne de 1376 mètres de hauteur. D'ailleurs, les habitants des trois communes de la principauté de Monaco ont pour la France les plus vives sympathies.

Enfin, il existe une autre ligne géographique qui pourrait avantageusement aussi servir de frontière entre la France et l'Italie. C'est la ligne de la Roya, rivière torrentielle qui prend naissance au pied du col de Tende et descend à la mer, en suivant une direction à peu près Nord-Sud, à l'inverse du Var, dont le cours est très sinueux. La vallée

de la Roya, considérée sous le point de vue stratégique, a l'avantage d'être flanquée, à droite et à gauche, de deux chaînes de montagnes : celle de l'Ouest, formant les Alpes Maritimes, et celle de l'Est, se détachant des Apennins au col de *Tanarello* et formant deux embranchements qui longent le torrent de *la Nervia* jusqu'à la mer.

L'importance de la ligne de la Roya, comme frontière militaire entre la France et l'Italie, ressort aussi d'une déclaration officielle faite par le Gouvernement Sarde lui-même. Voici, à cet effet, un passage du rapport présenté, le 3 février 1851, à la Chambre des Députés par M. de Cavour, à l'occasion du projet de loi sur l'établissement de la marine de guerre au golfe de la Spezia :

« La position du golfe de Villefranche, à proximité de la « France, ne permet point de le choisir pour arsenal. L'his- « toire nous apprend que le Comté de Nice n'offre aucun « point stratégique et que la ligne du Var n'est guère suscep- « tible d'être défendue ; de sorte que l'on se trouve forcé, en « cas de guerre, ou d'envahir la Provence, ou de se retirer « sur la formidable ligne de la Roya. En conséquence, l'avis « des savants et l'opinion du Gouvernement s'opposent à ce « que l'on établisse à Villefranche le port militaire de « l'Etat. »

Un semblable aveu de la part du Gouvernement Sarde devrait suffire pour lever tous les doutes et pour motiver un changement de frontière, en prenant la chaîne des Alpes ou la ligne stratégique de la Roya. Au surplus, les diverses invasions de la Provence par les armées piémontaises et autrichiennes, aux époques de 1524, 1536, 1590, 1707, 1710, 1746, 1792 et 1815, justifient suffisamment les appréhensions que la France peut avoir de ce côté.

Nous nous occuperons de ces invasions au chapitre suivant.

Le Comté de Nice entre les mains de l'Italie est donc une porte ouverte pour envahir le midi de la France et menacer les ports de Toulon et de Marseille.

Le Comté de Nice rendu à la France, c'est le rétablissement d'une frontière naturelle parfaitement définie, et présentant toutes les garanties d'équilibre et de sécurité entre les deux Etats.

§ V.

Invasions de la Provence.

Pour mieux faire ressortir la faiblesse de ce côté vulnérable du midi de la France, nous croyons devoir rappeler sommairement la série des invasions de la Provence par les armées ennemies qui, à plusieurs reprises, ont ravagé ce pays.

1524. — Invasion des Impériaux sous les ordres du Connétable de Bourbon au service de Charles-Quint. Ils échouent devant Marseille.

1536. — Invasion des Austro-Piémontais commandés par Charles-Quint et par le duc de Savoie. Ils attaquent vainement Marseille et Arles, mais avant ces échecs, l'Empereur s'était fait couronner Roi de Provence, à Aix.

De 1590 à 1594. — (Guerre de la Ligue). Invasion des Austro-Piémontais sous le commandement du duc de Savoie qui occupe le pays jusqu'à Aix, Salon, Marseille et Arles, et se fait nommer Lieutenant-Général de Provence. Il est enfin battu à Vinon.

1707. — Invasion des Austro-Piémontais commandés par le prince Eugène et le duc de Savoie. Avec l'appui de l'escadre anglaise de l'amiral Schowel, ils assiégent et bombardent inutilement Toulon par terre et par mer.

1710. — Invasion des Austro-Piémontais sous le commandement du général de Thaun. Ils envahissent les Basses et les Hautes-Alpes jusqu'à Embrun, par la vallée de Barcelonnette.

1746. — Invasion des Austro-Sardes (1) sous les ordres du comte de Braun. Appuyés par l'escadre anglaise de l'amiral Bing, ils marchent sur Toulon, mais ils sont arrêtés à Fréjus et battus à Castellane.

1792. — Un corps de troupes piémontaises, détaché de l'armée qui occupait le comté de Nice, se trouvait dans Toulon avec les Anglais, lors du siége de cette place par l'armée française.

1800. — Menace et préparatifs d'invasion par l'armée Austro-Sarde commandée par le général Mélas, un mois avant la bataille de Marengo.

1815. — Dernière invasion de la Provence par l'armée Austro-Sarde. Le Feld-Maréchal Bianchi fait bloquer Antibes et s'avance jusqu'à Aix.

Il est à présumer que toutes ces invasions, qui ont fréquemment désolé la Provence, n'auraient pu avoir lieu avec autant de facilité, si la France eût possédé la frontière des Alpes. D'ailleurs le Comté de Nice a eu beaucoup à souffrir aussi des invasions que l'armée française a dû faire pour refouler l'ennemi au delà des Alpes. Avec le rétablissement des frontières naturelles, gardées par la France, notre pays n'aura plus à craindre les calamités d'une guerre d'invasion.

C'est ici le cas d'aller au devant d'une objection qui se présente d'une manière assez plausible. Ainsi, d'une part, s'il est vrai que dans les circonstances actuelles il n'y ait point à craindre une alliance Austro-Sarde, d'autre part,

(1) Les ducs de Savoie étaient devenus, à cette époque, rois de Sardaigne.

il n'est pas moins vrai que le royaume de Sardaigne, ou plutôt d'Italie, devenu beaucoup plus puissant, pourrait entrer, plus tard, dans une coalition hostile aux intérêts français, et devenir un grave sujet de crainte pour cette partie du midi de la France entièrement ouverte du côté de l'Italie.

§ VI.

Population.

	Recensement du 31 décembre 1857.
Bassin du littoral. . . . . habitants	56,194
(depuis Nice jusqu'à Menton)	
Vallée du Paillon	15,857
» de l'Esteron	4,373
(non compris la partie du Dépt du Var)	
Vallée du Var	13,289
(non compris la partie du Dépt du Var et des Basses-Alpes)	
Vallée de la Tinée	9,253
» de la Vésubie	12,973
» de la Roya	13,772
(La partie comprise dans l'arrondissement de Nice)	
Total	125,711

La population de l'arrondissement de Nice, d'après le dernier recensement officiel, est donc de 125,711 âmes, y compris les communes de Menton et de Roquebrune détachées de la principauté de Monaco en 1848. Pour pouvoir comparer exactement entre eux les deux derniers recensements, il faut retrancher de la population ci-dessus celle de Menton et de Roquebrune, soit 5673 habitants, puisqu'elle ne figure point dans le recensement de 1848 ; on doit déduire

aussi les 2461 étrangers qui ont passé l'hiver de 1857-58 à Nice, attendu que les étrangers ne figurent point dans le recensement de 1848 qui a été fait pendant l'été. La population communale du comté de Nice se réduit donc à 117,577 habitants. Or, le recensement de la population de 1848 ayant donné une population de 118,377 habitants, il s'ensuit que, dans la période des dix dernières années, il y a eu un décroissement de 800 individus sur la population totale du pays.

D'un autre côté, en faisant abstraction de la ville de Nice où la population a sensiblement augmenté, on trouve que, dans l'espace de dix ans, nos pays de montagne se sont dépeuplés de 5626 individus, dont la plupart ont émigré en France. Il est à noter que lorsque les ouvriers de Nice ou de la montagne manquent de travail, ce n'est point en Italie qu'ils vont en chercher, mais en France, et surtout à Marseille, à Toulon et autres villes du midi de la France, où ils sont attirés par une communauté naturelle de langage, de mœurs et de sympathie.

Vu les mauvaises conditions où le Comté de Nice se trouve placé par rapport aux autres provinces des États-Sardes, l'émigration que nous venons de signaler tend à se propager de plus en plus, et l'on cite même des communes dont la population a diminué de moitié. Les causes de ce déplorable résultat doivent être attribuées à la suppression du port-franc et des droits différentiels, à l'énorme accroissement des impôts et à l'état d'abandon dans lequel le gouvernement sarde a laissé notre pays.

En faisant un rapprochement entre la population du Comté de Nice et du Département du Var, pays limitrophes et d'une nature semblable, on verra que l'avantage reste à nos voisins d'outre-Var, sous le double rapport de l'accroissement de la population et de son agglomération par kilomètre carré.

	Recensement de 1846.	*Recensement de 1856.*	*Accroissement décennal.*
Départ[t] du Var.	349,859 hab.	371,829 hab.	21,961 hab.

	Recensement de 1848.	*Recensement de 1858 (rectifié.)*	*Décroissement décennal.*
Comté de Nice.	118,377 hab.	117,577 hab.	800 hab.

	Surface en kilom. carrés.	*Population.*	*Agglomération par kilom. carr.*
Départ[t] du Var.	7227	371,820 hab.	51 hab.
Comté de Nice.	3054	117,577	38

Ainsi, dans l'intervalle de dix ans, la population du département du Var s'est accrue de 63 pour mille, tandis que la nôtre a diminué dans le rapport de 7 par mille.

On voit donc que l'accroissement de la population du département du Var et le décroissement de celle du Comté de Nice témoignent en faveur du régime français.

Relativement à ce que l'on est convenu d'appeler *population spécifique* ou *densité de la population*, le département du Var compte 51 habitants par kilomètre carré, tandis que le Comté de Nice n'en compte que 38. Il s'ensuit donc que nous sommes encore, sous ce rapport, dans un degré d'infériorité notable.

Lorsque le Comté de Nice sera réuni à la France, nul doute que les routes de nos vallées seront bientôt ouvertes et mises en communication avec celles des départements du Var et des Basses-Alpes. Par suite, nos relations commerciales augmenteront considérablement, et nos pays de montagne, au lieu de se dépeupler, suivront la progression croissante de nos voisins de Provence.

Un autre point de comparaison, fort important pour bien

juger de l'accroissement de la population, peut être établi entre la ville de Nice et quelques villes maritimes du département du Var:

		Recensement 1858.	Recensement 1848.	Accroissement décennal.	Rapport de l'accroissement.
Nice	hab.	44,091	36,804	7,287	20 o|o
		Recensement 1856	Recensement 1846		
Antibes		6,657	4,917	1,740	35 »
Cannes		5,860	4,068	1,792	44 »
Toulon		82,705	45,434	37,271	82 »

On voit donc que si l'accroissement de la population de la ville de Nice a été assez considérable dans ces dix dernières années, celui des principales villes du littoral du Var l'a dépassé de beaucoup.

§ VII.

Instruction publique.

D'après le recensement officiel de 1848, publié par le Ministère de l'Intérieur, il y avait dans le Comté de Nice, sur une population de 118,577 habitants, 88,563 personnes ne sachant ni lire ni écrire. Le résultat du dernier recensement, relatif à l'instruction publique, n'a pas encore été publié.

L'enseignement donné dans les nombreux établissements d'instruction publique en France, soit pour la classe aisée, soit pour la classe ouvrière, est de beaucoup supérieur à celui que l'on donne dans les États-Sardes. A ce sujet, il nous suffira de citer les principales écoles, civiles et militaires, qui contribuent si puissamment à la grandeur de la France.

Écoles Civiles.

L'*École Normale supérieure* (Paris) destinée à former les professeurs des Lycées et des Colléges.

L'*École des Ponts-et-Chaussées* (Paris) formant les ingénieurs de l'État pour les travaux publics, et les ingénieurs civils pour les entreprises particulières.

L'*École des Mines* (Paris) formant les ingénieurs de l'État pour le service de cette administration, et des ingénieurs civils pour l'exploitation des mines et l'industrie métallurgique.

L'*École Forestière* (Nancy) pour former des gardes-généraux et des inspecteurs chargés de la conservation et de l'administration des forêts.

L'*École Centrale des Arts et Manufactures* (Paris) pour les ingénieurs civils qui se destinent aux diverses industries.

Écoles des Beaux-Arts (Paris, Lyon et Dijon) pour former des architectes, des peintres et des sculpteurs.

Écoles des Mineurs (St-Étienne et Alais) pour les directeurs et contre-maîtres dans les mines et les usines.

Conservatoire et *Écoles d'Arts et Métiers* (Paris, Aix, Angers et Châlons) pour former des directeurs d'établissements industriels, des chefs-d'atelier et des contre-maîtres.

Écoles de Commerce (Paris et autres villes de France) pour former des banquiers, des négociants et des hommes d'affaires.

Écoles d'Agriculture et Fermes-Modèles (à Grignon, Grand-Jouan, Saulsaie et dans 51 départements) pour former des directeurs d'exploitations rurales, des fermiers et des métayers capables.

L'École des Chartes (Paris) destinée à former des archivistes-paléographes et des bibliothécaires pour les établissements publics.

Écoles Militaires.

L'*École Polytechnique* (Paris), dont le but est à la fois civil et militaire, est destinée à former des élèves pour les écoles des Ponts-et-Chaussées, des Mines, du Génie Maritime, d'État-Major, de l'Artillerie et du Génie, et pour les administrations des Télégraphes, des Tabacs, des Poudres et Salpètres, et autres services publics exigeant des connaissances scientifiques.

Écoles du Génie Maritime (Paris et Lorient) destinée à former des ingénieurs pour les constructions navales.

École Navale (Brest) pour les officiers de marine.

École d'État-Major pour former les officiers de ce corps, sortant de l'École Polytechnique et de l'École Militaire de St-Cyr.

École d'Artillerie et du Génie (Metz) pour les officiers de ces corps, sortant de l'École Polytechnique.

École spéciale Militaire (St-Cyr) pour les officiers d'État-Major, d'infanterie et de cavalerie.

École de la Flèche et *Prytanée Militaire* pour préparer des candidats aux diverses écoles militaires.

—

Outre ces établissements spéciaux d'instruction publique, on compte en France 52 Facultés pour l'enseignement des sciences, des lettres, de la médecine et du droit ; 22 Écoles Préparatoires de médecine et de pharmacie ; 63 Lycées Impériaux et 244 Colléges Communaux ; 124 Écoles Normales pour former des instituteurs et des institutrices pour l'enseignement primaire ; enfin plus de cent mille Écoles Communales pour l'instruction populaire.

Dans les Lycées Impériaux de France l'enseignement scientifique est assez élevé pour préparer les candidats aux

examens d'admission à l'École Polytechnique ou à l'École Normale supérieure ; tandis que l'instruction que l'on donne au Collége National de Nice est encore loin d'être suffisante pour faire recevoir des élèves dans les écoles de second ordre, telles que l'École Militaire de S^{t} Cyr ou l'École Centrale des arts et manufactures.

A l'époque du 1er Empire, le Lycée Impérial de Nice comptait plus de 150 pensionnaires; actuellement, le Collége National n'en a guère qu'une quarantaine, dont la plupart boursiers et demi-boursiers. Cependant la population de notre ville est au moins le double de celle d'alors. Il est certain que le rétablissement du Lycée Impérial de Nice sera suivi d'un grand concours d'élèves, et contribuera pour une bonne part à la prospérité de notre ville, d'autant plus qu'il y a tout lieu d'espérer que ce sera un Lycée de 1re classe.

Sous le rapport de l'enseignement universitaire ou technique, la France possède donc un immense avantage sur le Piémont. Par conséquent, la jeunesse de Nice qui, sous le régime sarde, avait pris des habitudes peu studieuses, faute de moyens d'instruction, trouvera des carrières honorables et lucratives dans les diverses écoles civiles et militaires dont la France est si richement dotée.

§ VIII.

Impôts.

Nous trouvons dans le *Compte-rendu administratif*, publié à Turin par le Ministère des finances, le tableau des divers impôts du Comté de Nice pendant l'exercice de 1858. D'après ce document, voici l'état actuel de nos contributions :

Impôts et revenus divers perçus par l'État	F. 4,806,740
Décime de guerre établi en 1859	480,674
Centimes additionnels	507,385
Total :	Fr. 5,794,799

soit près de six millions ; et tout cela sans préjudice des nouveaux emprunts qu'il faudra contracter, et des nouvelles surtaxes qu'il faudra imposer pour l'entretien sur pied de guerre d'une armée très nombreuse, ainsi que pour les fortifications du nouveau royaume d'Italie qui est en train de se former.

Les diverses contributions du département du Var, y compris les centimes additionnels, sont relativement inférieures aux nôtres, puisqu'elles ne s'élèvent qu'à 13,805,256 francs pour une population trois fois plus considérable que celle du Comté de Nice. Par le tableau suivant il sera facile de se rendre compte, dans un coup d'œil, de la différence relative entre nos impôts et ceux de nos voisins d'outre-Var.

	Population.	Impôts.	Impôt annuel par tête.
Cté de Nice (1) (âmes)	120,038	F. 5,794,799	F. 48,27
Dépt du Var	371,820	13,805,256	37,12
Différence			11,15

D'où il résulte, d'après le rapport des deux populations, que le Comté de Nice, en devenant français, au lieu de payer annuellement 5,794,799 francs n'en paiera que 4,467,720. Ce sera donc pour notre pays une épargne de 1,327,079 francs. Cet avantage sur l'ensemble des contributions proviendra surtout de la libre entrée des marchandises fran-

(1) Non compris Menton et Roquebrune, qui ne payent point d'impôts.

çaises, du bon marché du sel et de la moindre élévation de l'impôt des patentes et des maisons.

Cependant, malgré la surcharge de nos impôts, le gouvernement sarde n'a presque rien fait pour le Comté de Nice, et il serait réduit à le négliger de plus en plus, par la raison que toutes les préoccupations et tous les entrainements du Piémont sont dirigés vers l'Italie.

Enfin, outre la modicité des impôts, le Département du Var a l'avantage d'être beaucoup mieux partagé que le Comté de Nice sous le rapport des routes et des autres travaux publics.

§ IX.

Voies de Communication.

La comparaison de l'étendue de nos routes avec celles du Département du Var fera ressortir de plus en plus la prospérité commerciale de nos voisins, et nous fera mieux pressentir les avantages que le Comté de Nice retirera de son annexion à la France.

Voici le tableau comparatif entre les deux pays limitrophes:

	Comté de Nice.	Département du Var.
Routes royales ou impériales. Kilom.	138	376
« provinciales ou départem[les].	23	611
« communales et chemins vicinaux de grande communication.	105	1043
(Une partie de ces dernières routes dans le Comté de Nice n'est pas encore achevée.)		
Total	266	2030

Les meilleurs termes de comparaison pour évaluer l'importance relative des routes de deux pays sont : la population et la superficie territoriale.

Sous le rapport de la population, le département du Var compte 371,820 habitants, et le Comté de Nice 125,711, y compris Menton et Roquebrune. En admettant que, dans deux pays voisins et semblables, l'étendue des voies de communication doit être proportionnelle à la population, on voit que le Comté de Nice devrait avoir 671 kilomètres de routes.

Sous le rapport de la superficie territoriale, le département du Var occupe une étendue de 7226 kilomètres carrés, celle du Comté de Nice étant de 3077. En suivant le procédé ci-dessus, on trouve que nous devrions avoir 857 kilomètres de routes.

On déduit de la moyenne de ces deux résultats que le Comté de Nice devrait avoir 764 kilomètres de routes, tandis qu'il n'en a que 266. Or, comme la prospérité d'un pays dépend en grande partie de l'étendue de ses voies de communication, on voit combien le Comté de Nice laisse encore à désirer sous ce rapport.

D'après les bases arrêtées par le Gouvernement, aux termes de la loi du 26 juin 1853, chacune des routes de nos vallées doit aboutir au dernier chef-lieu de Mandement (Canton) : de sorte que la route de la Vésubie doit aller jusqu'à Saint-Martin-de-Lantosque, celle de la Tinée jusqu'à St-Étienne, celle du Var jusqu'à Guillaumes et celle de l'Esteron jusqu'à Roquesteron. D'après la loi ci-dessus, ces travaux devaient être exécutés dans le terme de dix ans.

Sur les 4 millions qui sont, par moitié, à la charge de l'Etat et des Communes, on a dépensé un peu plus de deux millions dans l'espace de six ans. Il est maintenant reconnu que la somme qui reste disponible est loin d'être suffisante

pour mettre à exécution les projets ci-dessus; mais pour que nos routes ne s'arrêtent pas à moitié chemin et ne deviennent inutiles, il faut encore un supplément de 1 million 1/2, soit, en tout, de 3 à 4 millions pour compléter notre réseau de routes.

Cependant, le dernier alinéa de l'art. 3 de la loi du 26 juin 1853 n'est guère en faveur du Comté de Nice, puisqu'il est conçu en ces termes :

« *Dans aucun cas, le concours de l'État ne dépassera le* « *chiffre de deux millions de francs.* »

Nous ferons observer que cette dernière somme, qui devait être dépensée dans l'espace de dix ans, correspond au revenu de la douane de Nice pendant un an et demi d'exercice.

D'ailleurs, les avant-projets formés par l'Administration nous paraissent insuffisants. En effet, à l'exception de la route du Var qui communiquera avec celle des Basses-Alpes par Entrevaux, les routes de la Tinée et de l'Esteron s'arrêteront au chef-lieu de Mandement, c'est-à-dire, aux villages de St-Étienne et de Roquesteron, et formeront de véritables impasses. Or, une des conditions principales dans l'établissement des routes, c'est de les mettre en communication avec celles qui existent déjà. Il fallait donc prolonger la route de la Tinée jusqu'à la frontière de St-Dalmas-le-Sauvage et de Barcelonnette, soit par le col de *Sestrières*, soit par celui de *Pelouse*, et conduire la route de l'Esteron jusqu'au vallon de *Rielan*, frontière de Sigale et d'Aiglun.

De cette manière, la ville de Nice communiquerait par la route de l'Esteron avec la partie septentrionale du Département du Var, et par les routes du Var et de la Tinée avec les Départements des Basses et des Hautes-Alpes, lesquels, à l'inverse du Comté de Nice, sont sillonnés de routes dans tous les sens. On voit donc qu'une bonne partie du com-

merce de ces trois Départements pourrait se concentrer au port de Nice.

D'autre part, pour que les routes des vallées du Var, de la Tinée et de l'Esteron puissent communiquer avec la ville de Nice, il faut, de toute nécessité, reprendre les travaux de l'endiguement du Var, suspendus depuis une dixaine d'années. Cette dernière entreprise, dont l'utilité est urgente sous tous les rapports, exigerait encore un capital d'un million et demi, soit pour le renouvellement et les réparations du matériel, soit pour le parachèvement des anciens travaux et la construction de la nouvelle digue sur une longueur de 11 kilomètres. Quant à la somme ci-dessus, ce ne serait qu'une avance de fonds qu'il y aurait à faire, car les terrains conquis sur le lit du Var couvriraient, et au-delà, les dépenses.

En outre, l'excessive largeur de 500 mètres, qu'il a fallu laisser au lit du Var d'après l'ancien projet, pourrait être sans aucun danger réduite à 250 mètres environ, puisque la rivière passe très aisément dans une largeur de 225 mètres sous le pont suspendu de St-Martin-du-Var. Cette réduction, extrêmement difficile à obtenir, à cause des réglements internationaux relatifs à la frontière, se fera immédiatement sans le moindre obstacle sous le régime français. En avançant donc de 250 mètres la digue qui reste à construire, au lieu de 550 hectares de terrain nous en gagnerions 825, surface plus grande que toute la plaine du bassin de Nice.

Une considération à faire valoir sur l'importance industrielle de l'endiguement du Var, c'est qu'un mètre cube d'eau pris en tête de l'endiguement peut développer, sur un parcours de 22 kilomètres jusqu'à la mer, et sur une chute de 120 mètres, une force effective d'environ 800 chevaux-vapeur, déduction faite des résistances passives. Cette force motrice, convenablement répartie dans un certain nombre

d'usines, pourrait animer plusieurs industries importantes, telles que: minoteries, huileries de graines, raffineries de sucre, papeteries, scieries de bois et de marbre, fabriques de draps, filatures et retorderies de soie, martinets, ateliers de constructions mécaniques et diverses autres manufactures. La plupart de ces industries pourraient rivaliser avantageusement avec celles des villes industrielles du midi de la France, et surtout de Marseille, où la force motrice et tous les autres frais de fabrication sont incomparablement plus chers qu'à Nice.

Pour voir ces projets d'utilité publique s'accomplir, il faut que le Comté de Nice devienne français. C'est alors que les routes de nos vallées, que le chemin de fer de Toulon à Nice, que l'endiguement du Var, ainsi que des canaux d'usines et d'irrigation seront faits promptement comme tous les travaux publics en France.

§ X.

Agriculture.

Les principaux produits agricoles du Comté de Nice s'écouleront entièrement en France où ils seront mieux vendus, puisqu'il n'y aura plus de douanes entre les deux pays. Actuellement, l'expédition de nos produits en Piémont est très restreinte, et d'ailleurs elle ne pourrait jamais se développer :

1° A cause de la difficulté et de la cherté des transports ;

2° Parce que les côtes d'Italie fournissent des produits similaires qui font aux nôtres une concurrence supérieure.

Nous allons nous occuper sommairement de nos productions agricoles les plus importantes.

Huiles. La production de l'huile forme une des principales richesses du Comté de Nice. La culture des oliviers, soit sur le littoral, soit dans l'intérieur du pays, occupe une surface d'environ dix mille hectares, et produit moyennement, bon an mal an, 500,000 rups d'huile, soit à peu près 40,000 quintaux métriques, dont la valeur est de 5 à 6 millions de francs.

Le droit de douane pour l'introduction de nos huiles en France est d'une quinzaine de francs les 100 kilos (poids net), soit 1 fr. 25 cent. par rup ; c'est la plus value du prix des huiles dans l'arrondissement de Grasse. Par suite de l'annexion à la France, les propriétaires d'oliviers auront donc un bénéfice réel qu'on évalue en moyenne à 600,000 francs par an. Ce surcroit de revenu dans la propriété rurale correspond à un accroissement de valeur foncière qu'on peut porter à une quinzaine de millions.

—

Oranges et citrons. Cette production a considérablement diminué depuis le 1er Empire, attendu qu'un grand nombre d'orangers ont été coupés dans les jardins de Nice, par suite du droit de douane excessif qui frappait nos oranges à leur entrée en France.

Le territoire de Nice, de Villefranche, d'Eze et de St-Laurent produit annuellement 12 millions de fruits, dont 10 millions d'oranges et 2 millions de citrons.

La production du territoire de la Principauté de Monaco, y compris Menton et Roquebrune, s'élève à 50 millions de fruits, dont 46 millions de citrons et 4 millions d'oranges.

Total 62 millions de fruits d'une valeur moyenne de 1 million de francs.

Voici les droits de douane que ces fruits doivent payer en entrant en France :

Par navire français (les 100 kil. poids brut) fr. 4, 80
» sarde » » 5, 30
Par voie de terre » » 13, 20

Le droit d'entrée pour mille fruits étant moyennement de 8 francs, on voit que la perte annuelle que nous faisons à la douane est d'environ 500,000 francs.

—

Fleurs. Suivant l'avis des personnes du métier, il est hors de doute qu'après l'annexion de Nice à la France la culture des fleurs pour la parfumerie augmentera dans une forte proportion et donnera des bénéfices considérables. Dans les mauvaises conditions qui ont entravé jusqu'à présent le développement de nos distilleries et de nos parfumeries, cette culture ne pouvait guère s'étendre au delà des besoins de la production actuelle ; mais, lorsque nous aurons le commerce libre avec la France, il est certain que cette branche importante de notre industrie locale prendra un grand essor et rivalisera avantageusement avec celle de Grasse.

Le littoral de Nice et des environs, depuis le Var jusqu'au Cap d'Ail, présente une étendue de 18 kilomètres, sur lesquels 1,500 hectares de terrain peuvent être appropriés à la culture des fleurs. Actuellement cette culture n'occupe guère qu'une superficie de 150 hectares, c'est-à-dire, le dixième de ce qu'elle devrait être.

Voici la production moyenne des jardins de Nice et de Villefranche.

Fleurs de bigaradier et d'oranger	fr. 150,000
Feuilles » »	25,000
Violette, rose, jasmin, cassie, tubéreuse, jonquille, géranium, lavande, etc	125,000
Total	300,000

Une bonne partie de ces fleurs sont vendues aux fabricants de Grasse, à un prix notablement au dessous de celui des marchés de l'autre côté du Var. Cette différence est ordinairement d'un tiers.

Les 1500 hectares ci-dessus, exploités pour fleurs, donneront donc un produit décuple, soit 3 millions de francs; tandis que la culture maraîchère qu'on pratique actuellement, ne rend tout au plus que la moitié de cette somme. La culture des fleurs donnera donc un bénéfice net de 1 million et demi.

Quant au jardinage pour l'approvisionnement du marché aux légumes, les terres de l'endiguement du Var et des Communes environnantes suffiront à tous les besoins de la consommation de notre ville.

Nous nous occuperons des produits de la distillerie et de la parfumerie au chapitre relatif à cette industrie.

—

Tabac. La culture de cette plante deviendra très profitable chez nous, comme elle l'est dans le département du Var. Elle pourra même s'étendre dans les régions froides du Comté de Nice, puisque le tabac est cultivé avec succès dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Dans l'arrondissement de Grasse on évalue le produit moyen d'un hectare à 1800 francs, soit 276 francs par séterée, ancienne mesure du pays. Dans les terrains arrosables et bien cultivés ce rendement s'élève à 2500 francs l'hectare, soit 384 francs la séterée. Or, les terres du bassin du Nice ne rendent moyennement qu'un millier de francs l'hectare, soit 150 francs la séterée,

La manufacture actuelle des tabacs sera maintenue, non seulement pour la fabrication des cigares, mais aussi pour le tabac en poudre. Malgré la proximité de la manufacture

de Marseille, une des plus considérables de l'Empire, on peut être certain que le gouvernement français saura tirer un bon parti de la supériorité du climat de Nice pour ce genre de fabrication.

—

Il y aurait encore plusieurs améliorations agricoles à signaler, et entre autres la culture du mûrier, l'éducation des vers à soie, l'élève du menu bétail, la production des laines, l'établissement d'une ferme-école à l'instar de celle du Département du Var, etc. Ces diverses questions trouveront leur place dans la *Statistique* du nouveau Département des Alpes Maritimes. Pour le moment, il nous suffit de relever que, rien que sur les huiles, les oranges, les citrons et les fleurs, notre agriculture retirera de l'annexion un profit annuel de 2,600,000 francs.

Par suite de cet accroissement considérable du revenu des terres, on peut estimer que la valeur foncière des propriétés rurales dans les environs de Nice augmentera au moins d'un tiers, et probablement de moitié.

§ XI.

Industrie.

Si l'industrie manufacturière n'a jamais pu prospérer chez nous, c'est que nos conditions industrielles étaient mauvaises, à cause de notre situation politique. En effet, la difficulté et la cherté des communications entre le Comté de Nice et le Piémont s'opposent à l'extension des rapports commerciaux entre ces deux pays, tandis que le débouché naturel de nos produits c'est la France, c'est-à-dire, un marché de 36 millions de consommateurs. Malheureuse-

ment, d'un côté la ligne de douane qui nous sépare de la France et, d'un autre côté, le manque de capitaux ont, jusqu'à présent, entravé le développement de nos industries locales proprement dites, lesquelles consistent principalement dans la distillerie, la parfumerie, les salaisons, l'exploitation des bois et des mines, la marqueterie, la savonnerie, la tannerie, la filature de la soie, la fabrication des draps, etc. Ces industries peuvent être appelées locales ou indigènes, parce qu'elles trouvent sur les lieux mêmes les matières premières pour la fabrication.

Comme une preuve de notre fâcheuse position industrielle, nous devons rappeler que, dans ces dernières années, on avait cru pouvoir établir à Nice une fabrique de bougies stéariques et une manufacture de draps ; mais après avoir péniblement lutté quelque temps contre l'adversité, ces deux industries n'ont pu se soutenir et ont dû cesser, faute de débouchés.

Nous allons nous occuper sommairement de nos principales industries.

—

Distillerie et Parfumerie. — Cette belle et riche industrie est appelée, par le fait de l'annexion, à devenir une des sources les plus importantes de la prospérité du pays.

Actuellement la plus grande partie des fleurs et des feuilles d'oranger et de bigaradier, au lieu d'être distillée sur place, est vendue aux distillateurs de Grasse. Dans l'état des choses, les distilleries de Nice ne peuvent se livrer qu'à une petite fabrication, par la raison que les eaux de fleur d'oranger de toute nature sont frappées, à leur introduction en France, d'un droit de douane de fr. 1,20 le kilo, droit énorme qui équivaut à une prohibition, puisqu'il dépasse de beaucoup la valeur même du produit.

Il en est de même pour nos parfumeries qui ne sont qu'au nombre de 7, et dont la fabrication ne peut guère se développer, par suite des droits de douane qui nous ferment les marchés de la France. Voici la production des fabriques de Nice :

Distillerie.	Fr.	35,000
Parfumerie	»	200,000
	»	235,000

A Grasse, dont les conditions de culture et de transport sont inférieures à celles de Nice, on compte cependant plus de 60 fabriques, dont les produits sont évalués à 4 millions de francs, non compris la production de Cannes, du Cannet, de Valauris, de Vence, etc. A cette fabrication il faut ajouter celle de diverses industries secondaires qui en dépendent, telles que : la caisserie, la verrerie, la poterie, la ferblanterie, la chaudronnerie, la bouchonnerie, la papeterie, l'imprimerie et la lithographie, etc., ainsi qu'une main d'œuvre considérable pour le pliage, l'emballage et l'expédition. Ces divers travaux font un roulement d'argent d'environ 300,000 francs.

Plusieurs fabricants, très au courant de ce commerce dans les deux villes, estiment que Nice gagnera au moins la moitié de l'industrie de Grasse. Ainsi, notre ville, en devenant française, verra la production de ses distilleries et de ses parfumeries s'élever à plus de 2 millions de francs, tandis qu'en restant attachée au Piémont, cette fabrication languirait toujours comme toutes les autres.

—

Salaisons. — L'industrie des salaisons prospérait dans notre ville à l'époque du 1er Empire. On lit dans le *Voyage aux Alpes-Maritimes* du docteur Fodéré, écrit en 1803, que

la salaison des anchois et des sardines donnait un produit de 140,000 francs par an.

Cette industrie, autrefois florissante, a complètement disparu et ne peut plus exister aujourd'hui, par suite de l'excessive fiscalité du régime sarde qui rend le prix du sel inabordable aux saleurs. Cependant, ce genre de travail conviendrait parfaitement aux pêcheurs de Nice et de Villefranche, dont les pauvres familles trouveraient dans cette industrie une occupation profitable et une source de bien-être, comme chez leurs voisins de Provence.

Les ateliers de salaisons sont très nombreux sur le littoral du Département du Var ; ainsi, rien qu'au Cros-de-Cagnes, Antibes et Cannes, on en compte 18, travaillant sept mois de l'année. Les travaux de manipulation sont généralement faits par les femmes et les enfants des pêcheurs ; ces derniers ont des bateaux spécialement armés pour la pêche, et vont exploiter la haute mer.

La remise que la douane sarde fait sur le prix du sel destiné aux salaisons est très faible, comparativement à celle qu'on fait en France. A Nice le prix du sel revient actuellement aux saleurs à 16 francs 50 cent. les 100 kilos, lorsqu'en France il ne coûte que 1 franc et quelques centimes, c'est-à-dire, le prix de fabrication, attendu que le gouvernement français, dans le but d'encourager l'industrie et l'agriculture, ne perçoit aucun droit sur le sel destiné aux salaisons, aux bestiaux et aux divers emplois agricoles.

D'après la production d'autrefois, signalée par le Dr Fodéré, et d'après celle des ateliers de salaison du Départ.nt du Var, on peut évaluer moyennement à 250,000 francs l'importance que prendrait cette fabrication, à la suite de l'annexion de Nice à la France. C'est particulièrement la classe des pêcheurs, actuellement si malheureuse, qui profiterait le plus de cette nouvelle industrie.

—

Exploitation des Bois. — Les forêts de bois résineux forment, avec les troupeaux et les mines, les principales ressources des montagnes du Comté de Nice.

Voici l'étendue approximative de nos forêts :

Forêt royale de Clans. . .	Hectares	4,000
Forêts communales . . .	»	24,000
Forêts particulières . . .	»	8,000
Total . . .	»	36,000

Pour le commerce des bois de construction on abat moyennement 15,000 pieds par an, dont 2,000 mélèzes pour des poutres et solives, et 13,000 pins et sapins pour planches et chevrons. On exporte annuellement 65 mille douzaines de planches, la plupart dans la rivière de Gênes et en Sardaigne ; on en expédie peu en France, à cause des droits de sortie et des droits d'entrée.

Un des principaux marchands de bois de notre ville nous a assuré que, non seulement cette quantité de bois, mais une quantité beaucoup plus considérable encore trouverait son écoulement dans le midi de la France ; en outre, les planches dont on fait un grand usage pour la caisserie et les travaux de menuiserie dans les villes maritimes de Provence et du Languedoc, seraient vendues 1 franc en sus par douzaine sur les places de Toulon, de Marseille, de Cette et d'Adge. Le commerce des bois aurait donc, rien que sur le débit des planches, un bénéfice annuel de 65,000 francs.

Ensuite, l'exploitation des forêts pourrait aisément fournir encore un millier de poutres de mélèze pour les arrondissements de Grasse et de Toulon, où l'on n'emploie que le pin maritime, bois de construction dont la qualité est inférieure à celle du mèlèze. Ce serait un nouveau produit de 35,000 francs.

Une autre source de profit pour nos marchands de bois

consisterait dans la fabrication des petites douves pour la barilerie, dont on fesait, à l'époque du 1er Empire, un commerce considérable, soit pour les salaisons de Nice, soit pour celles du midi de la France. Cette industrie pourrait produire facilement vingt mille paquets de douves d'une valeur de 40,000 francs.

Enfin, l'exploitation des bois de mâture, soit pour la marine marchande, soit pour la marine militaire, augmenterait encore l'importance forestière de nos Alpes ; car on y trouve des arbres parfaitement droits, de 1 mètre 1/2 de diamètre sur 30 mètres de hauteur. Une exploitation régulière pourrait fournir annuellement 100 gros mâts et 500 mâts de moyenne dimension, d'une valeur de 70,000 francs.

L'exploitation des forêts du comté de Nice, sous le régime français, donnerait donc annuellement un surcroît de production de 210,000 francs.

A ces avantages il faudrait ajouter ceux provenant des coupes de quelques forêts de chênes, qui pourraient fournir des bois de construction pour les chantiers maritimes qu'on établira sans doute à Nice et à Villefranche après leur réunion à la France.

Nous nous occuperons, dans un chapitre spécial, des constructions navales, dont l'industrie forme une des principales ressources des ports du midi de la France.

—

Exploitation des Mines. — Cet article ne peut être qu'un rapide aperçu minéralogique, écrit dans le but de donner une idée des conditions métallurgiques du pays. Nous nous proposons de publier prochainement un mémoire sur la *richesse minérale du comté de Nice*, travail à peu près terminé, et qui sera peut-être de quelque utilité pour l'établisssement de cette nouvelle industrie.

La partie septentrionale des Alpes Maritimes renferme un grand nombre de gîtes métallifères, soit en filons, soit en couches ou en amas. Les filons se trouvent ordinairement enclavés dans les terrains granitiques du massif des Alpes, tandis que les couches et les amas de minerai forment des gisements, plus ou moins réguliers, dans les terrains de grès et de schistes rouges. Ces derniers terrains, évidemment métamorphiques, sont immédiatement superposés aux roches cristallines, composées de granites, de gneiss et de micaschistes. Leur formation est extrêmement remarquable, tant sous le point de vue de la science, que sous celui de l'industrie.

Relativement aux terrains calcaires (jurassique et crétacé) ils sont généralement pauvres, car on n'y trouve que la mine de plomb et de zinc de Péone, ainsi que deux affleurements d'arsenic sulfuré (orpiment et réalgar) dans les communes de Luceram et de Duranus.

Nos principaux gîtes métallifères se trouvent donc concentrés dans la formation granitique et particulièrement dans celle des grès et des schistes rouges.

Voici les diverses espèces de minerais qu'on trouve dans nos montagnes :

Le fer oligiste et magnétique, l'hématite rouge ;

Les variétés cuprifères suivantes : cuivre natif, oxidulé, carbonaté, sulfuré, panaché, pyriteux, antimonifère et arsénical (fahlerz) ;

Le plomb sulfuré (galène) plus ou moins argentifère, le plomb carbonaté (plomb blanc) ;

Le zinc sulfuré (blende), le zinc carbonaté (calamine) ;

Le péroxide de manganèse (psilomélane).

Dans ces dernières années, on a fait des travaux de recherche importans, et l'on a reconnu l'existence de plusieurs mines qu'on pourrait avantageusement exploiter, surtout

lorsque les routes de nos vallées seront achevées. Ces exploitations se trouveront alors dans de bonnes conditions puisque, outre la facilité des transports, elles se trouveront à proximité de forêts et de cours d'eau considérables, qui fournissent le bois et la force motrice.

Relativement à l'industrie métallurgique proprement dite, quoique la houille n'existe nulle part dans nos montagnes, et que les lignites y soient peu abondants ou de mauvaise qualité, on pourra cependant se procurer dans les grandes forêts des Alpes une quantité suffisante de combustible pour alimenter trois fonderies centrales, savoir : une de cuivre, une de plomb et une de fer (forge catalane).

En ce moment, la seule mine qui soit en exploitation est la mine de plomb argentifère de Tende. Sa production moyenne en schlich et en minerai riche est de 300 à 350 tonnes par an, correspondant à une valeur d'une centaine de mille francs.

Les mines de cuivre, de plomb et de fer, et peut-être aussi celles de zinc, pourraient alimenter plusieurs exploitations importantes, et procurer du travail à un grand nombre d'ouvriers qui souvent, faute de ressources dans leur propre pays, sont forcés d'émigrer en France. On peut estimer que cette nouvelle industrie produira une valeur annuelle d'environ 500,000 francs, et pourra acquérir par la suite un développement beaucoup plus considérable.

A ce sujet, nous ferons observer que la France tire de l'étranger tout le cuivre, tout le zinc et la plus grande partie du plomb dont elle a besoin. Sous ce rapport, comme sous le point de vue stratégique, la possession des Alpes Maritimes sera très utile à la France ; et il y a tout lieu d'espérer que, dans quelques années, le comté de Nice deviendra pour la France ce que le Hartz est pour l'Allemagne.

Savonnerie. — L'industrie des savons doit être classée parmi les industries locales qui pourraient le plus se développer : d'abord parce que notre sol produit abondamment l'huile de ressence qui est la principale base de ce produit, et ensuite parce que, Nice devenant française, il n'y aurait plus à payer des droits de douane sur la soude qui vient de France. D'un autre côté, nous pourrions avantageusement exploiter ce commerce dans l'arrondissement de Grasse, dans les départements des Basses et des Hautes-Alpes, en Corse, et même dans l'Algérie. Au fait, Nice pourrait assez bien soutenir la concurrence de Marseille, parce que dans notre ville tous les frais de fabrication seraient moindres.

En attendant, cette industrie est loin d'être florissante dans les conditions actuelles, puisqu'on ne compte chez nous que 5 petites savonneries. La production annuelle de ces fabriques, en savon marbré et en savon blanc, est évaluée moyennement à 2200 quintaux métriques, d'une valeur de 187,000 fr.

La quantité de savon ci-dessus contient le 65 pour 100 d'huile, soit 1430 q. m. d'huile de ressence. Or, comme la production moyenne du Comté de Nice dans ce genre d'huile est de 3900 q. m., on voit que nos fabriques pourraient produire annuellement 6000 q. m. de savon, correspondant à une valeur de 510,000 fr.

L'importance de l'industrie des savons augmenterait donc de 3800 quintaux métriques, soit d'environ 325,000 fr.

—

Tannerie. — Il n'y a dans notre ville que 7 tanneries, dont 2 seulement de quelque importance. Nous tenons d'un ancien fabricant qu'à l'époque du premier Empire il y avait à Nice 12 fabriques, dont 7 de premier ordre pour les grosses peaux et 5 fabriques du mégisserie pour les petites peaux.

Depuis que la sortie du tan n'est plus prohibée par la douane française, nos fabricants le tirent en majeure partie de Provence. Les forêts de chêne-vert du Comté de Nice en fournissent aussi une certaine quantité, mais leur exploitation est actuellement trop onéreuse, vu le manque de routes et la difficulté des transports.

Nos tanneurs ne travaillent que la moitié des grosses peaux fournies par le pays ; le reste est envoyé aux fabriques de Provence, et spécialemant à Grasse, Draguignan, Brignoles et Barjols, qui les réexpédient tannées à Nice. Quant à la mégisserie, les deux tiers des peaux de mouton et la totalité des peaux d'agneau et de chevreau sont expédiées aux fabriques françaises.

Quelques fabricants de Nice se croient lésés par l'annexion, attendu qu'ils jouissent maintenant d'un droit protecteur de 45 fr. les 100 kilos : cet énorme droit de douane n'existera plus lorsque nous serons Français, et le public en profitera. A ce sujet, nous croyons devoir faire observer à ces fabricants qu'ils gagneront réellement davantage, puisque leur industrie prendra un développement considérable. Ainsi, le profit par kilogramme sera moindre il est vrai, mais cette perte relative sera amplement compensée par le profit total qui résultera du surcroît de la production.

La production actuelle de nos diverses tanneries n'est que de 300,000 francs.

Cette industrie, faute de débouchés, n'a pas l'importance qu'elle devrait avoir, et qu'elle aurait sans doute, si notre commerce était libre avec la France et les colonies françaises. Par suite de l'annexion, la fabrication de nos tanneries augmentera au delà du double, et donnera un surcroît de produits de 300,000 francs au moins.

—

Marqueterie et Tabletterie. — Cette belle industrie de la mosaïque sur bois est aussi une des industries locales qui auraient le plus à gagner, vu la grande variété de nos bois de couleur. Malheureusement, l'importation de ces produits est prohibée en France, et il n'y a tolérance que pour les voyageurs, auxquels il est permis d'introduire quelques uns de ces objets, moyennant le droit d'un tiers de la valeur.

Le nombre des ateliers de marqueterie et de tabletterie est actuellement de 7, dont 3 d'une certaine importance. La valeur des produits peut être évaluée à une centaine de mille francs par an ; mais si nous pouvions librement commercer avec la France, cette industrie acquerrait un développement considérable et sa production augmenterait au moins de 150,000 francs.

—

Industries du batiment. — Les principales industries relatives à la construction et à l'ameublement des maisons, savoir : la maçonnerie, la menuiserie, l'ébénisterie et la serrurerie acquerront une notable importance, non seulement parce que le nombre des bâtisses augmentera en raison de la prospérité croissante du pays, mais aussi parce que notre ville deviendra le centre des affaires de l'arrondissement de Grasse. Nos chefs d'atelier, ainsi que nos entrepreneurs, pourront donc librement exploiter cet arrondissement beaucoup plus riche que le Comté de Nice.

Nous croyons être bien discrets en disant que ces diverses industries gagneront pour le moins un surcroît de travaux de 600,000 francs par an.

Il y aurait encore à mentionner quelques autres industries, car tout ce qui est travail et production aura tout à gagner avec la France. Cependant, ce que nous avons déjà exposé, dans l'examen des divers intérêts du Comté de Nice, doit suffire pour convaincre tout le monde.

§ XII

Commerce.

Le commerce du pays augmentera considérablement par le fait de l'annexion, puisque la barrière des douanes qui entravait nos échanges avec la France sera supprimée, et que notre industrie se développera en raison de la grandeur du marché qui nous est ouvert. Les relations commerciales qui auront lieu journellement entre la ville de Nice et l'arrondissement de Grasse, ainsi que celles qui s'établiront entre nos pays de montagnes et les Départements du Var et des Basses-Alpes, contribueront puissamment à la prospérité publique. Si, d'après un avant-projet qui a été formé à Paris, les arrondissements de Grasse et de Castellane étaient réunis à celui de Nice pour constituer le nouveau Département du Var, il est évident que ce serait pour notre ville un immense bienfait.

On a parlé, dans ces derniers temps, du rétablissement du port-franc de Nice. A ce propos, nous croyons devoir présenter quelques observations dans un sens contraire. En effet si, par suite de la position exceptionnelle du Comté de Nice à l'égard du Piémont, les franchises commerciales nous étaient autrefois nécessaires, la question change tout-à-fait après notre réunion à la France. Il faut qu'entre les deux pays il n'y ait plus aucune ombre de douane, et que les relations soient parfaitement libres ; à défaut, l'agriculture, l'industrie et le commerce languiront comme par le passé.

Dans les conditions du régime sarde, la plupart de nos produits s'écoulant en France, et la plupart des objets manufacturés, dont nous avons besoin, venant de France,

il s'ensuit que notre commerce est doublement frappé, d'un côté par la douane française et de l'autre par la douane sarde. Relativement à certaines marchandises anglaises que nos commerçants avaient l'habitude de recevoir, elles continueront à nous arriver, grâce au récent traité de commerce conclu entre la France et l'Angleterre.

En 1858, les revenus de la douane de Nice ont été de 1,204,259 francs. Actuellement, avec le décime de guerre, cette somme doit s'élever à peu près à un million 1/2. De son côté, la douane francaise nous en prend presque autant pour l'introduction de nos divers produits ; de sorte que ces deux douanes nous coûtent environ 3 millions de francs par an, sans parler de la peine et du temps perdu pour remplir les formalités douanières. Il importe de faire observer que la douane française fait au commerce des facilités qui ne sont pas en usage dans la douane sarde : ainsi en France la douane reçoit des billets à 3 mois de terme et fait un escompte de 1, 33 pour cent à ceux qui payent comptant.

D'un autre côté, nos commerçants auront aussi l'avantage de voir réduire de 50 à 20 centimes la taxe des lettres pour France. Le produit annuel de la poste aux lettres de Nice est d'environ 200,000 francs. Or, comme plus de la moitié des lettres est destinée pour la France, où se fait presque tout notre commerce, on voit que sur cet article il y aura un profit de 60,000 francs.

Enfin, un des principaux bénéfices de l'annexion consistera dans la suppression de l'usure autorisée par les lois sardes. Il sera donc mis un terme à l'immoralité d'un abus qui ruine le petit commerce et le petit propriétaire. De plus, il y aura sur notre place abondance de capitaux et une réduction notable dans l'intérêt de l'argent, puisqu'à Marseille et autres villes de commerce du midi de la France on trouve facilement à emprunter au taux de 4 %. Quant

à la succursale de la Banque Nationale établie à Nice, elle sera maintenue et deviendra, comme celle de Toulon, une succursale de la Banque de France. Dans la liquidation qui sera faite pour opérer cette transition, il est hors de doute qu'il y sera procédé avec les plus grands ménagemens à l'égard des personnes intéressées.

Nous allons maintenant faire l'évaluation de quelques-uns de nos principaux avantages commerciaux.

—

Relations avec l'arrondissement de Grasse. — Aussitôt après la suppression de la ligne douanière, il s'établira, entre la ville de Nice et la plupart des Communes de l'arrondissement de Grasse, de nombreux services de voitures publiques qui faciliteront le mouvement des voyageurs et des affaires. On peut évaluer moyennement à cinq cents le nombre des personnes qui, de l'autre côté du Var, viendront journellement à Nice, soit pour des affaires ou des emplettes, soit pour agrément. En admettant que chaque individu, l'un dans l'autre, dépense 5 francs par jour (ce qui nous paraît un minimum), on voit qu'au bout de l'année ces relations de voisinage auront produit un roulement d'argent de 875,000 francs. Ce surcroît de numéraire profitera surtout au petit commerce.

—

Consommations alimentaires. — La consommation du sel comprend celle des ménages et des troupeaux. Le prix élevé de cette denrée de première nécessité est une lourde charge pour les familles pauvres, ainsi que pour les bergers de nos montagnes, dont les bestiaux forment une des principales ressources du pays.

On pourra se rendre compte de l'importance de cette

consommation, en donnant un coup d'œil au tableau suivant.

		Consommation annuelle
Population	125,711 âmes	750,000 Kil.
Menu bétail	200,000 têtes	300,000
Gros bétail	15,000 »	150,000
	Total	1,200,000

Soit 12,000 charges ou quintaux métriques de 100 kilogrammes.

Dans les États-Sardes le prix du sel est de 33 francs la charge, et son débit constitue un véritable monopole. En France, au contraire, ce commerce est complétement libre et tout le monde peut vendre du sel. La douane française ne perçoit qu'un droit de 10 fr. la charge. En y ajoutant le prix de fabrique, le sel de cuisine revient à un peu plus de 11 francs au débitant, qui le revend une quinzaine de francs les 100 kilos.

Pour l'alimentation des troupeaux et autres besoins de l'agriculture, la douane française fait la remise complète du droit. Ainsi, par le fait de l'annexion à la France, nos bergers et nos cultivateurs n'auront plus à payer le sel que 1 franc et quelques centimes la charge, au lieu de 33 francs.

Tout compte fait, il y aura pour notre pays une épargne de 279,000 francs par an.

Enfin, la cherté de cette denrée de première nécessité disparaîtra avec le Gouvernement Sarde, et n'occasionnera plus des malheurs dont le souvenir saigne encore. Tous nos concitoyens se rappellent le massacre commis à St-Martin-du-Var, où les douaniers sardes tuèrent à coups de fusil plusieurs pauvres gens qui rapportaient de la frontière de France une petite quantité de sel pour les besoins de leurs familles.

Vins et Esprits. — La consommation du vin dans la ville de Nice a été, en 1858, d'après les registres de l'octroi, d'environ 50 mille hectolitres. De son côté, la population de nos montagnes, laquelle est à peu près le double de celle de Nice, en consomme pour le moins autant. La consommation du Comté de Nice peut donc être évaluée, année moyenne, à 100 mille hectolitres.

Le droit perçu par la douane sarde, y compris le décime de guerre, étant de fr. 3,82 l'hectolitre, on voit que nous payons sur cet article un impôt de 382,000 francs, auxquels il faut ajouter 26,740 francs pour 14,000 quintaux métriques de raisin et moût venant de Provence, et 3450 francs pour 30 mille bouteilles de vin cacheté.

En somme, le Comté de Nice paye actuellement sur la consommation du vin un impôt de 412,190 francs.

L'alcool ou esprit de vin forme encore, au préjudice de notre pays, une branche importante des revenus de la douane. Les quantités d'esprits et eaux-de-vie annuellement consommées dans le Comté de Nice peuvent être évaluées comme il suit : alcool au-dessus de 22 degrés 3500 hectolitres ; rhum, cognac et autres eaux-de-vie 600 hectolitres ; le tout payant un droit de 56,000 francs.

L'impôt sur les vins et esprits venant de France s'élève donc à la somme de 468,190 francs.

—

Pain. — En France le tarif du pain est réglé, chaque 15 jours, par l'administration municipale, d'après le prix courant des blés. Nous savons tous que dans les diverses villes du Département du Var le pain est toujours meilleur marché que chez nous, avec une différence de prix qui est au moins de 5 centimes par kilogramme. Ainsi, dans la ville de Grasse, où l'on doit transporter le blé du port de Cannes,

la taxe du pain est ordinairement de 35 centimes pour la 1re qualité et de 25 centimes pour la 2me ; tandis qu'à Nice, port de mer où les arrivages de blé ont lieu directement, les prix ci-dessus sont respectivement de 40 et de 30 centimes, grâce à une prétendue théorie de liberté commerciale.

D'après le système français, calculé *au centime le franc*, le prix moyen des blés étant actuellement à Nice de 34 fr. la charge de 160 litres, on trouve que le prix du pain de 1re qualité serait de 34 centimes, et celui de 2me qualité de 24 centimes.

Dans notre ville il y a beaucoup trop de boulangers, puisqu'on en compte plus de soixante, tandis que la moitié devrait suffire. La cherté du pain provient de ce que les petits boulangers, étant sans ressources et travaillant peu, se trouvent dans l'impossibilité de produire le pain à bon marché. Avec la réglementation de la boulangerie ces inconvénients disparaîtront, et il arrivera que les boulangers eux-mêmes, et surtout le public, y trouveront leur profit.

On peut admettre que, sur les 125,000 habitants du Comté de Nice, il y en aura 60,000, soit 35,000 de la ville et 25,000 de la montagne, qui achèteront du pain de boulanger. Or, la consommation moyenne d'un individu pouvant être évaluée à 220 kilos de pain par an, on voit que le surcroît de dépense, à raison de 5 centimes le kilo, sera au bout de l'année de 11 francs par tête, soit de 660,000 fr. pour soixante mille consommateurs.

—

Denrées Coloniales. — A dater du 15 avril courant, le gouvernement français a réduit de moitié les droits sur les sucres, cafés, thés et cacaos ; de sorte qu'après l'annexion ces denrées ne nous coûteront pas plus qu'auparavant. A ce sujet, il convient de faire observer que la France

possède des colonies importantes qui produisent ces denrées, et que dans son propre territoire elle peut fabriquer tout le sucre dont elle a besoin ; tandis que les États-Sardes n'ont aucune colonie, ni aucune fabrique de sucre indigène, ni aucune raffinerie de sucre étranger.

—

Approvisionnements tirés du Piémont. — Le Piémont nous fournit annuellement 1800 bœufs, 1500 quintaux métriques de beurre, 150,000 douzaines d'œufs et 140,000 pièces de volaille. Les œufs et la volaille sont reçus en France en franchise de droit ; les bœufs ne payent que 3 fr. par tête et le beurre 3 fr. 30 centimes les 100 kilos ; de sorte que, après l'annexion, ces divers approvisionnements ne nous coûteront à la douane qu'une somme insignifiante d'une dizaine de mille francs par an.

A ce propos, nous ferons observer que l'Algérie, l'Auvergne, le Languedoc et le Lyonnais pourront aussi nous approvisionner de gros bétail et d'autres objets de consommation, comme cela a lieu pour les grands marchés de Marseille et de Toulon. D'ailleurs, tout le monde se rappelle que, dans ces dernières années il a été consommé dans notre ville un assez grand nombre de bœufs de France, pour le moins aussi beaux que ceux de Piémont.

D'autre part, nos pays de montagne fournissent déjà pour l'alimentation de la ville de Nice presque tout le menu bétail et une quantité assez considérable de beurre et autres denrées ; il est certain que ces approvisionnements augmenteront dans une proportion notable, à la suite de l'ouverture des routes et de l'achèvement de l'endiguement du Var.

En résumé, voici les avantages qui résulteront de notre réunion à la France, relativement aux objets de consommation alimentaire mentionnés ci-dessus :

Sel.	Fr.	279,000
Vins et esprits	»	468,190
Pain	»	660,000
Total		1,407,190

—

Marine marchande. — La marine de Nice et de Villefranche est en pleine décadence. Autrefois, ces deux ports étant les seuls du Piémont, la presque totalité des importations et des exportations de l'État passaient par le col de Tende, et ce commerce de transit donnait des bénéfices considérables. Mais, depuis la réunion de Gênes aux États-Sardes, et après la suppression du port-franc et des droits différentiels, notre commerce a dû se réduire à la simple consommation locale.

Pour établir des points de comparaison, nous croyons devoir faire connaître le mouvement commercial du port de Nice, en prenant la moyenne entre deux époques qui ont précédé et suivi la suppression du port-franc.

	Nombre des navires entrés et sortis	Tonnage
Avant la suppression du port-franc.		
Moyenne des années 1844, 45 et 46	4005	234,333 tonn.
Après la suppression du port-franc.		
Moyenne des années 1856, 57 et 58	3242	156,210
Décroissement annuel	763	78,123

On voit donc que, dans l'espace de quelques années, notre commerce maritime a diminué d'un tiers pour la quantité de marchandises.

Sous le rapport de la navigation nous sommes malheureuse-

ment encore plus arriérés, à cause des fâcheuses circonstances de notre situation politique. Cette question est de la plus haute importance pour l'avenir de notre pays, puisqu'il s'agit de l'inscription maritime, des armateurs de navires et des chantiers de constructions navales.

Il sera intéressant de comparer notre population maritime actuelle avec celle qui existait en 1802, sous le 1er Empire, et que nous trouvons rapportée dans l'ouvrage du docteur Fodéré :

Inscription Maritime.

	1802	1858
Capitaines et patrons	89	36
Matelots et mousses	710	588
Charpentiers et calfats	80	91
Voiliers et cordiers du port . . .	28	»
Pêcheurs	600	»
Total	1307	715

Il importe de faire observer que, d'après le réglement sarde, les pêcheurs ne sont point compris dans l'inscription maritime, quoique cette classe soit naturellement une excellente pépinière de marins. Le nombre des pêcheurs de Nice et de Villefranche est actuellement de 632. En les réunissant aux 715 marins ci-dessus, on trouve que l'inscription maritime ne serait encore que de 1347 hommes. On voit donc que, depuis 1802 jusqu'à nos jours, notre population maritime est restée stationnaire, malgré l'accroissement considérable de l'ensemble de la population.

Nous allons maintenant faire connaître l'inscription des gens de mer du quartier maritime d'Antibes, comprenant les syndicats d'Antibes, de Cagnes, de Cannes et du Golfe Jouan.

Capitaines au long cours.	80
Capitaines au cabotage.	210
Quartiers-maîtres et matelots	950
Novices	180
Mousses	230
Marins hors de service	120
Invalides pensionnés.	250
Total	2020

La population totale des communes, formant le quartier maritime d'Antibes, étant de 18,976 individus, et celle de Nice et de Villefranche étant de 46,454, il s'ensuit que notre inscription maritime devrait compter 4996 hommes, tandis qu'elle se trouve réduite à 715, c'est à dire, au septième de ce qu'elle devrait être.

Pour ce qui concerne les invalides marins, il faut noter qu'en France ils touchent leur pension de retraite à l'âge de 50 ans, tandis que dans les États-Sardes cet âge est fixé à 60 ans : en outre, cette pension est notablement plus forte en France qu'en Sardaigne, comme on verra dans le tableau suivant, qui nous a été communiqué par un ancien capitaine marin.

A l'âge de 50 ans et après avoir navigué, tant sur les navires de commerce que sur ceux de l'État, les capitaines français au long-cours reçoivent une pension annuelle de	F. 375.
Et en outre 75 francs pour chacun de leurs enfants jusqu'à l'âge de 10 ans.	
A 60 ans, les capitaines sardes de 1re et 2me classe reçoivent par an, sans que l'on ait égard à leurs enfants	250.

Différence en faveur des capitaines français	125.
La pension des capitaines au cabotage, en France, après 25 ans de navigation, dont 12 de commandement et 50 ans d'âge, non compris la pension des enfants, est de	264.
Ceux ayant 6 ans de service dans la marine de l'Etat reçoivent un supplément, et à l'âge de 60 ans, la pension de tous les marins est augmentée d'un tiers.	
A 60 ans, les patrons sardes de 1re et 2me classe ont une pension annuelle de	130.
Différence sur la pension minimum en faveur des capitaines français	134.
Les matelots français, après 25 ans de navigation, dont 6 à l'État, et à l'âge de 50 ans, reçoivent une pension minimum de	160.
Et 24 fr. pour chacun de leurs enfants au dessous de 10 ans.	
A l'âge de 60 ans leur pension maximum, non compris la pension des enfants comme pour les capitaines, est de	213
A 60 ans, les matelots sardes reçoivent par an une pension de	108
Différence en faveur des matelots français	105.

La pension accordée aux marins du commerce français est donc le double de celle des marins sardes.

Il en est de même pour les officiers de tout grade dans les deux marines militaires, où tous les avantages sont du côté de la France.

Quant à la marine niçoise, elle se trouve réduite actuellement à seize petits navires d'une portée moyenne de 56 tonneaux, et dont le plus considérable ne jauge que 96 tonneaux. Ces bâtiments ne font que le petit cabotage. Pour une ville aussi importante que Nice, le nombre de nos armateurs est donc insignifiant.

De son côté, la ville d'Antibes, avec une population de 6657 âmes seulement, compte 56 navires appartenant à des armateurs du pays, et dont plusieurs sont d'une portée de 150 à 200 tonneaux. Il y a, en outre, dans ce port, 75 gros bâteaux armés pour la pêche dans la haute mer.

Il est hors de doute qu'après l'annexion de Nice à la France notre marine marchande prendra un développement considérable, par suite du commerce d'une grande partie de l'arrondissement de Grasse et des Départements des Basses et des Hautes-Alpes, dont le port de Nice sera naturellement le débouché et l'entrepôt. D'après des informations prises chez des personnes pratiques, le mouvement commercial de notre port doublerait au moins d'importance et s'élèverait à plus de 300,000 tonnes par an. Notre marine marchande pourrait donc acquérir un développement considérable, et le commerce maritime de la ville de Nice pourrait être desservi par une centaine de navires appartenant à des armateurs du pays, savoir :

Pour le long cours et le grand cabotage	10	navires de	200 tonneaux
	20	«	100 à 200
Pour le cabotage et le petit cabotage	30	«	50 à 100
	40	«	10 à 50

Le fonds de roulement, nécessaire pour l'équipage et l'entretien de ces navires, monterait à plus de 800,000 francs par an, et donnerait de l'aisance à un grand nombre de familles.

Relativement aux constructions navales, nous n'avons, ni à Nice, ni à Villefranche, aucun chantier en activité, car depuis longtemps aucun navire n'a été construit. Aussi, la plupart de nos charpentiers de l'inscription maritime vont-ils travailler dans les chantiers français établis à Antibes, Cannes, St-Tropez, Toulon, la Seyne, la Ciotat, Marseille, Arles et autres ports de la Provence et du Languedoc.

Dans le seul chantier d'Antibes il a été lancé, de 1848 à 1858, trente navires, dont le plus fort d'une portée de 230 tonneaux et le plus faible de 70. En outre on y construit, chaque année, de 70 à 80 embarcations, chaloupes, bateaux de pêche et bateaux d'agrément.

Quant à Villefranche, dont la population languit dans l'abandon, malgré son penchant naturel pour la mer, elle aura avec la France l'avantage de voir, non-seulement prospérer sa marine marchande, mais aussi de voir renaître et grandir son ancien arsenal, qui deviendra une succursale importante de celui de Toulon.

—

Marine militaire. — Le golfe de Villefranche présente une des positions les plus importantes du Comté de Nice. Il se compose d'une baie, d'une rade et d'une darse ou port militaire avec ses diverses dépendances.

La superficie du golfe est de 346 hectares. La profondeur de la rade varie de 12 à 20 mètres, et celle de la darse de 7 à 9 mètres le long du môle.

Avant la guerre de 1792, Villefranche était le siége de la marine du Roi de Sardaigne ; mais, par suite de l'annexion du Duché de Gênes aux États-Sardes en 1814, le Gouvernement a cru devoir abandonner l'arsenal de Villefranche pour y substituer un Lazaret.

Voici l'énumération des principaux établissements de l'ancien arsenal de Villefranche :

Une corderie de 160 mètres, une caserne pour 900 hommes, un bagne pour 600 forçats, un hôpital, un atelier de forge et de clouterie, un atelier de voilerie, plusieurs grands magasins pour l'entrepôt des agrès, môle de la darse 320 mètres, quais de la darse 600 mètres, un bassin de carénage pour les corvettes, cale du chantier de construction, trois grands corps de bâtiment au Lazaret avec logements, magasins et cours, palais de l'Amirauté à Villefranche.

A ces constructions on peut ajouter le phare du Cap-Ferrat et un système de fortifications, comprenant plusieurs batteries de côte, le fort de Villefranche et celui de Montalban.

Tous ces travaux ont dû coûter, au moins, une dixaine de millions.

Ces divers établissements, dont la plupart sont depuis long temps abandonnés, pourraient être facilement utilisés, soit comme chantiers de construction, soit comme ateliers de réparation ; d'autant plus, que nos montagnes peuvent fournir des bois de construction et de mâture, ainsi que divers métaux, tels que le fer, le cuivre, le plomb et le zinc.

Le port de Villefranche pourra donc devenir le second port militaire de la marine française dans la Méditerranée.

Actuellement une partie des magasins de l'ancien arsenal sont occupés par la marine impériale Russe qui y a établi un dépôt de charbon et autres approvisionnements pour les besoins d'une station navale.

Comme renseignement pratique, nous ne saurions mieux faire que de rapporter textuellement les notes qui accompagnent la carte du golfe de Villefranche, dressée par les ingénieurs-hydrographes de la marine française. Voici ce document :

« La rade de Villefranche est une relâche précieuse pour « des bâtiments de tout rang. Elle s'étend le long de la côte « occidentale de la baie depuis les établissements de la darse « jusqu'à la partie Nord de la ville, sur des fonds de vase « molle couverte d'herbiers.

« On s'y affourche N-O et S-E, ou bien on jette l'ancre « à une ou deux encablures de la côte et l'on s'amarre à la « côte à des bornes placées de distance en distance, ou à des « roches taillées dans ce but.

« Les vents de la partie Sud introduisent dans la baie de « Villefranche une houle qui fatiguerait beaucoup les amar- « res, si elle n'était renvoyée au large par la côte escarpée « qui forme l'enfoncement de la baie. Mais, d'un autre côté, « la côte dont il s'agit refoule le vent vers l'ouverture de la « baie, et les bâtiments reçoivent la houle par l'avant et non « par le travers.

« De toutes ces causes réunies il résulte que la rade de « Villefranche peut être considérée comme sûre et capable « de donner asile à une escadre. C'est d'ailleurs la seule qui « soit dans ce cas, depuis le golfe Jouan jusqu'au port de « Gênes qui lui est même inférieur sous ce rapport.

« A l'Est des établissements de la darse se trouve le « mouillage de l'Espalmador (*Passable*) qu'on peut fréquen- « ter avec les vents d'Est, mais qui ne serait pas tenable « avec des vents de la partie Sud-Ouest. La darse de Ville- « franche peut servir à remiser trois ou quatre frégates, « amarrées le long du môle qui la sépare de la rade. »

Nous ajouterons aux considérations précédentes que, en faisant à l'extrémité Sud du Lazaret une jetée de 400 à 500 mètres parallèlement au môle de la darse actuelle, on pourrait former une nouvelle darse ayant une profondeur moyenne de 9 à 13 mètres et une surface d'eau d'environ dix hectares, c'est-à-dire, trois fois plus grande que l'ancienne, et qui

serait capable de contenir une dixaine de vaisseaux ou de frégates.

Le seul défaut de la station navale de Villefranche c'est de manquer d'eau vive; mais il serait facile d'en amener un volume considérable, soit des sources de la Turbie, soit de celles de Drap.

Enfin, nous croyons devoir reproduire un extrait du *Rapport présenté à la* CONVENTION NATIONALE *par* GRÉGOIRE, *député de Loir-et-Cher, chargé d'organiser le département des Alpes Maritimes* (1793).

« Ainsi, de Toulon à la superbe rade de la Spezia, la baie « de Villefranche est la meilleure pour abriter les vaisseaux.

« Sachons apprécier son importance en nous rappelant « qu'avant l'occupation du Comté de Nice, lorsque nous « étions en guerre avec la Grande-Bretagne, cette rade, « située à deux lieues de nos côtes, servait d'asile à ses « escadres et donnait à l'ennemi la facilité de désoler notre « commerce, ainsi qu'il arriva en 1744. L'amiral Mathews, « ayant soixante voiles à Villefranche, était le dominateur « de la Méditerranée.

« On voit par ce qui vient d'être dit que, si le roi sarde « était encore maître du pied des Alpes baignées par la mer, « il pourrait s'y fortifier, recevoir des renforts du Piémont « et menacer nos côtes.

« La conséquence évidente de ce qui précède est que ces « départements (Alpes-Maritimes et Mont-Blanc) ajoutent « à nos moyens de sûreté et à notre prépondérance en Italie.

« Là, vous avez encore des limites tracées par la nature. « Une chaîne de montagnes ne laisse que des passages diffi- « ciles, et il paraît qu'on n'aura que deux défilés à défendre, « les cols de Tende et de Notre-Dame des Fenêtres.

« L'incorporation du ci-devant Comté de Nice à la Répu- « blique Française, et surtout l'acquisition d'une rade im-

« portante qui reçoit des escadres, apportent d'heureux « changements à nos relations politiques. La France alors « s'appuie sur des montagnes qui sont la clef de l'Italie et « mettent à couvert les départements du Var et des Bouches- « du-Rhône. »

Cependant, au lieu d'établir un port militaire à Villefranche, on pourrait tirer un très bon parti de l'ancien arsenal, en y établissant des chantiers de construction et des ateliers de radoub pour le service de la marine marchande, tels que ceux de la Seyne et de la Ciotat. Une semblable concession conviendrait peut-être à la Société des *Messageries Impériales* ou à quelqu'autre entreprise d'exploitation maritime.

Dans tous les cas, les travaux de l'arsenal ou des chantiers marchands occuperaient au moins un millier d'ouvriers charpentiers, mécaniciens, forgerons, menuisiers, etc. et mettraient en circulation plus d'un million de numéraire.

—

Étrangers. — Nous n'avons qu'un mot à dire à ce sujet. Le climat de Nice n'a rien de commun avec la politique. D'ailleurs, tout le monde sait que les étrangers, et particulièrement les Anglais, se plaisent beaucoup en France, puisqu'ils affluent, chaque année, à Dieppe, à Tours, à Vichy, à Bagnères, à Pau, à Hyères, à Cannes et autres villes de plaisance ou de bains. Il y a même tout lieu d'espérer qu'après l'annexion il viendra encore plus d'étrangers que par le passé. En effet, notre ville, étant plus riche et mieux administrée, pourra leur offrir une plus grande somme d'agréments. Ce résultat est d'autant plus probable que, d'après les meilleures informations, nous aurons à Nice, non seulement une Préfecture de 1re classe, mais un Château Impérial.

—

Conclusion.

Le tableau suivant comprend la récapitulation des principaux avantages que le Comté de Nice retirera de sa réunion à la France.

Réduction des impôts directs et indirects, y compris la Douane, la Poste, la Loterie et autres revenus de l'État . .	Fr.	1,275,679
Huile		600,000
Oranges et citrons		500,000
Fleurs.		1,500,000
Distillerie et Parfumerie		2,000,000
Salaisons		250,000
Exploitation des bois		210,000
Exploitation des mines.		500,000
Savonnerie		325,000
Tannerie		300,000
Marqueterie		150,000
Industrie du bâtiment (maçonnerie, ébénisterie, menuiserie et serrurerie) . .		600,000
Consommation alimentaire, bénéfice sur le pain		660,000
(Non compris le bénéfice sur le sel, les vins et les esprits, dont à l'article sur la réduction des impôts.)		
Relations d'affaires avec l'arrondissement de Grasse		875,000
Marine marchande		800,000
Marine militaire et chantiers de constructions navales		1,000,000
Total		11,545,679

La richesse publique augmentera donc d'une douzaine de millions par an, et produira une circulation d'argent qui ranimera l'agriculture, l'industrie et le commerce, depuis longtemps en souffrance. A ces avantages, dont la plupart se réaliseront immédiatement, il faudra prochainement ajouter ceux qui se développeront à la suite de l'ouverture des routes, de l'endiguement du Var et des autres travaux publics.

Au surplus, outre les divers intérêts matériels qui nous attirent vers la France, l'intérêt moral occupe aussi une large place. Avec la France, qui est d'ailleurs notre véritable patrie, nous aurons une excellente législation qu'un grand nombre de peuples ont cherché à imiter, une administration très active et très capable, enfin une instruction publique dont les écoles speciales et les établissements universitaires sont devenus les modèles de l'Europe.

En un mot, voici l'état de la question :

Avec le puissant empire de France, le travail, l'instruction et le bien-être ;

Avec le nouveau royaume d'Italie, des guerres, des révolutions et de la misère ;

Car, la France est faite et l'Italie est à faire.

En redevenant français, le Comté de Nice n'oubliera jamais que ce grand acte de justice, devant lequel les gouvernements de Louis XVIII, de Charles X, de Louis-Philippe et de la République de 1848 avaient reculé, a été accompli pacifiquement par l'Empereur Napoléon III.

FIN.

P. S. Au moment de terminer le tirage, j'ai appris que la carte du Comté de Nice, dont il a été parlé dans une note de l'avant-propos, venait d'être retrouvée dans les bureaux de l'*Illustration*.

TABLE DES MATIÈRES.

	AVANT-PROPOS	PAGE 3
§ I.	— Aperçu Historique	5
§ II.	— Notice Géographique	6
§ III.	— Frontière actuelle	8
§ IV.	— Frontière des Alpes Maritimes	11
§ V.	— Invasions de la Provence	16
§ VI.	— Population	18
§ VII.	— Instruction publique	21
§ VIII.	— Impôts	24
§ IX.	— Voies de communication	26
§ X.	— Agriculture	30
§ XI.	— Industrie	34
§ XII.	— Commerce	45
	CONCLUSION	62

Ital 632.684.6
Memoire sur l'annexion du comte d
Widener Library 002201810
3 2044 082 232 430